昭和50年4月1日発行（毎月1回1日発行）第24巻・第4号　昭和29年6月 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和38年3月29日第三種郵便物認可

中島
97戦

☆特集☆
千歳基地に誕生したファントム部隊ルポ
米戦略航空団競技会ジャイアントボイス
F-16に軍配があがった米空軍LWF競試

'75
APRIL
BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

千歳基地に誕生したファントム部隊

F-4EJ Phantoms of 302nd TFS, JASDF Chitose AB, Hokkaido.

F-4EJs of 302nd TFS lined up at Chitose AB apron.

去る10月1日に千歳基地で発足した航空自衛隊の新しいファントム部隊，第302飛行隊。すでに装備が完了して，20機余のF-4EJファントムが，連日訓練にはげんでいる。百里基地の第301飛行隊につづいて，これでファントムの戦闘機部隊は二つになったわけだが，以下その最新のスナップ。雪のなかでの猛訓練の模様である。グラビアページも一緒にごらん下さい。

前ページは離陸する1機。脚・尾脚をまさに引込まんとするところ。千歳基地には東側（3,000ｍ）と西側（2,700ｍ）両滑走路があるが，写真は東側滑走路を使っての離陸。バックは民間航空のエリアで，日本航空のDC-8-61と東亜国内航空のDC-9-40が映っている。

写真上は発進準備中のF-4EJ。ファントムIIがこのような寒冷地に配備されるのは，アラスカの例はあるが，わが国では千歳基地がもちろん初めて。302飛行隊は寒冷地運用試験を兼ねた訓練である。写真下は同飛行隊が“試験的”に採用している部隊マーク。隊員のデザインで，“えぞわし”を図案化したもの。

The tail marking bird is the eagle indigenous to Hokkaido, the 302nd TFS home base.

F-104J of 203rd TFS, Chitose. To be replaced by the F-4EJ in JASDF builup program.

The KV-107 [illegible] of the northern JASDF base, Chitose.

第302飛行隊の発足とともにF-104Jの第201飛行隊は解隊して，ただいま千歳基地のF-104J "栄光" の部隊は第203飛行隊のみ。尾翼におなじみの "白熊" のマークをつけ，スノー・タイヤをはいて迎撃待機についている。

前ページは滑走路に向う1機，写真上はF-104Jと基地の救難隊のKV-107。救難隊はKV-107 1機のほかMU-2Sも2機保有しており，戦闘機部隊が訓練中のときは，空中および地上に待機して安全を期す。

T-33A of 203rd TFS, 2nd Wg, Chitose.

第203飛行隊が連絡・ターゲット曳航などに使っているT-33.

初飛行したB-1爆撃機

The USAF's new B-1 strategic bomber lifted into the air for the first time, 23 Dec. 74.

12月23日にパームデールを離陸，エドワーズ空軍基地まで1時間25分の初飛行を行なったB-1の原型1号機。写真はエドワーズに着陸した瞬間。

U S AIR FORCE
40158

Everything is ready to launch Phase 1 of a 21-month flight test program. Palmdale, 23 Dec. 74.

B-1爆撃機はB-52にくらべると約2/3とぐっとしぼられたサイズ。小型になったが，有効積載量は約2倍と強力なパンチを誇る。ここの写真で，流線形のそのむだのない外形がよくわかる。上と次ページはカリフォルニア州パームデールを離陸したところ。パームデールを離陸まもなく，速度は190ノット（352km/h）に達し，以後180ノット（333km/h）に減速してエドワーズに向った。上昇高度は10,000フィート（3,048m）。操縦したロックウェルのB-1部門テストパイロット，チャールズC.ボックによれば，スムーズな飛行であったという。

U.S.AIR FORCE
U.S.AIR FORCE

"ジャイアントボイス '1974" の参加機

FB-111A (68-0269), 393rd BS, 509th BW Pease AFB N.H. (Inter-Air-Press)

ニューハンプシャー州のピース空軍基地から参加した第509爆撃連隊第393爆撃中隊のFB-111A。"ニューハンプシャー・スペシャル" が同機のニックネーム。

F-111D (68-0149/CC), 27th TFW, Cannon AFB, N.M. (Inter-Air-Press)

〔上〕戦術航空団(TAC)の参加機で，ニューメキシコ州キャノン空軍基地の第27戦術戦闘連隊のF-111D。"シティ・オブ・クロビイス N.M." がニックネーム。

〔下〕同じくTACのF-111Fで，アイダホ州マウンテンホーム空軍基地の第366戦術戦闘連隊所属機。ニックネームは "スピリット・オブ・マウンテンホーム"。この機体はF-111F第1次生産分27機のうちの1機である

F-111F (71-0883), 366th TFW, Mountain Home AFB, Idaho (Inter-Air-Press

B-52H (60-0058) probably belongs to 596th BS, 2nd BW, Barksdale AFB (Inter-Air-Press)

“ジャイアントボイス74”が開催されたルイジアナ州バークスデール空軍基地に着陸するB-52H。同機は競技会の参加機ではないが、同基地の第2爆撃航空団第596爆撃中隊所属と思われる機体。豪快なタッチダウンの瞬間である。

B-52D (55-0677), 20th BS, 7th BW, Carswell AFB, Tex. (Inter-Air-Press)

〔上〕テキサス州カーズウェル空軍基地から参加した第7爆撃連隊第20爆撃中隊のB-52D。"シテイ・オブ・フォートワース"が同機のニックネーム。
〔下〕オハイオ州ライトパタソン空軍基地から参加した第17爆撃連隊第34爆撃中隊のB-52H。同機のシリアルは61-0040で、102機作られたB-52H型の最終号機であり、したがってB-52爆撃機の生産最終号機にもあたる"記念すべき"機体でもある。ニックネームはホーム基地の近くにあるライト兄弟ゆかりの地キテイホークのスピリット号。

B-52H (61-0040), 34th BS, 17th BW, Wright-Patterson AFB, Ohio (Inter-Air-Press)

74年度米空軍爆撃／航法競技会の 参加機

"Giant Voice 1974"　B-57G (58-0216), 28th BS/19th BW, from Robins AFB, Ga. (Inter-Air-Press)

米戦略航空軍団の爆撃航法競技会"1974年度ジャイアント・ボイス"は，昨年11月10日から1週間，ルイジアナ州バークスデール空軍基地で開催されたが，その参加機をご紹介することにしよう。カラーおよびグラビア・ページと一緒にごらんください。写真はジョージア州ロビンス空軍基地を本拠とする第19爆撃連隊（19th BW）第28爆撃飛行隊（28th BS）所属のB-52G。電子監視装置（EVS）をつけた機体で，機首下面に小さなドームが二つ張り出している。

B-52H (60-0058) probably belongs to 596th BS, 2nd BW at Barksdale AFB. (Inter-Air-Press)

競技会に直接参加した機体ではないが，会期中に会場のバークスデール空軍基地に着陸したB-52H。同基地をホーム・ベースとしている第２爆撃連隊（2nd BW）第596爆撃飛行

(58-0239), 69th BS/42nd BW, from Loring AFB, Maine. (Inter-Air-Press)

〔上〕機首下に電子監視装置（EVS）のドームを張り出したB-52G。二つのドームのうち一方はヒューズ・エアクラフト製のAAQ-6赤外線前方監視装置（FLIS），もう一つにはウエスチングハウス製のAVQ-22低光量TVセンサーが装備されている。同装置は超低空飛行時の監視データを得るためのもので，1973年6月に同装置付きに改造されたB-57の最初の1機がミシガン州のK.I.ソーヤー空軍基地に引渡されており，1977年4月までに，戦略航空団のB-52GとH全機がこの装置付きに改造される。写真の機体はメイン州ローリング基地から参加した第42BW，第69BSの所属機。

〔下〕サウスカロライナ州セイモアジョンソン基地から参加した第68爆撃連隊（68th BW），第51爆撃飛行隊（51st BS）機。

B-52G (58-0251), 51st BS/68th BW, from Seymour-Johnson AFB, S. C. (Inter-Air-Press)

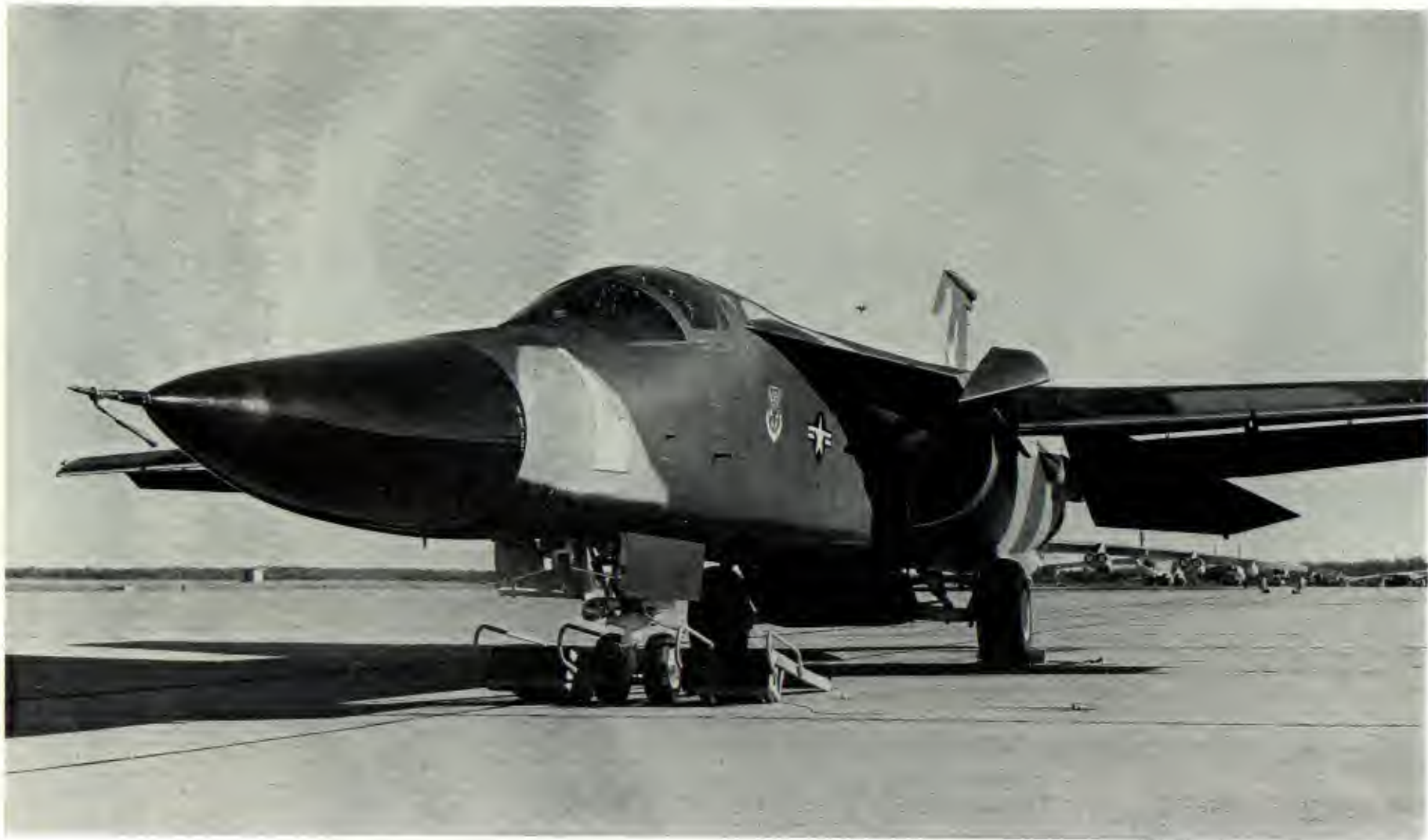
B-52G (59-2570), 596th BS/2nd BW, Barksdale AFB. (Inter-Air-Press)

〔上〕競技会が開かれたバークスデール空軍基地をホーム・ベースとする第２爆撃連隊（2nd BW）第596爆撃飛行隊（596th BS）所属のB-52G。この機体はB-52Gの後期型で，B-52G-120-BWとして1959会計年度中に生産された39機のうちの１機。

〔下〕ワシントン州フェアチャイルド空軍基地から参加した第92爆撃連隊（92nd BW）第92爆撃飛行隊（92nd BS）のB-52G。第92爆撃連隊は，この競技会で高々度爆撃の部でトップの成績をあげて，W.J.クラム記念トロフィを獲得した。

B-52G (58-0209), 92nd BS, 92nd BW, from Fairchild AFB, Wash. (Inter-Air-Press)

F-111F (71-0883), 366th TFW, from Mountain Home AFB, Idaho. (Inter-Air-Press)

戦術航空団（TAC）からの参加機であるF-111F。アイダホ州マウンテンホーム空軍基地の第366戦術戦闘連隊（366th TFW）の所属機。この機体（シリアル71-0883）は1971会計年度内に作られたF-111Fの最初の24機のうちの1機。TACからは、キャノン空軍基地の第27戦術戦闘連隊（27th TFW）のF-111Fも参加した。

RAF Vulcan B2 of No. 230 OCU overflies B-52G of 668th BS/416th BW and GD F-111D of 27th TFW. (Inter-Air-Press)

アメリカ戦略航空軍団はネブラスカ州オマハのオフット空軍基地に司令部をおき，大陸内の第2空軍（バークスデール空軍基地）と第15空軍（カリフォルニア州マーチ空軍基地）および第1戦略宇宙師団（1st SAD）を統かつしており，グァム島のアンダーセン空軍基地に第8空軍（西部太平洋および東南アジア方面担当），スペインのトレホン空軍基地に第98戦略連隊（98th SW）を置いている。

今回の“ジャイアント・ボイス”に参加したのは，このうち第2空軍の17個連隊（爆撃機13機，空中給油機17機），第8空軍の2個連隊（爆撃機，給油機各1機），第15空軍の9個連隊（爆撃機8機，給油機9機），それに戦術航空団2個連隊のF-111が2機，特別参加の英空軍戦略航空団のバルカン爆撃機4機である。爆撃機総数は28機，給油機の総数は27機であった。

写真上は，爆撃／航法総合のトップ部隊賞であるマセス・トロフイを獲得した英空軍第230実用転換部隊（230th OCU・スキャンプトン英空軍基地）のバルカンB.2。地上の機体は第416爆撃連隊第668爆撃飛行隊（ニューヨーク州グリフイス空軍基地）のB-52Gと第27戦術戦闘連隊（27th TFW）のF-111D。

FB-111A (67-0162), 528th BS/380th BW from Plattsburgh AFB, N. Y. (Inter-Air-Press)

〔上〕FB-111A戦闘爆撃機。ニューヨーク州プラッツバーグ空軍基地の第380爆撃連隊（380th BW）第528爆撃飛行隊（528th BS）の所属機。写真の機体は76機生産されたFB-111Aのうちの生産4号機。同機の所属する380BWは爆撃／航法最優秀のフェアチャイルド・トロフィを受賞した。

〔下〕英空軍のバルカンB2（XM606と手前はXM649）。バルカンは英空軍のスキャンプトン，ウォデントン両基地および第230実用転換部隊（スキャンプトン基地）から4機が参加した。

RAF Vulcan B2 (XM606 and XM649). (Inter-Air-Press)

ビーチ99 改良型

〔上〕エドワーズ基地のNASAフライト・リサーチ・センターの援助を受けて，ビーチとカンサス大学航空研究所が共同で研究を進めているPD280（ビーチ99の改造型）が，このほど初飛行した。同機は飛行機の安定性向上のための実験機で，まもなく各種の計測装置を積んで飛行テストを行なう。

▲ Beech 99 Research Airplane Makes First Flight.

◀ Seven S-3A Vikings lined up at North Island NAS, outskirt of San Diego.

〔左〕カリフォルニア州サンデイエゴ近郊のノースアイランド基地に勢ぞろいした7機のS-3Aバイキング。尾翼にクローバーの葉のマークをつけた第41対潜訓練飛行隊の各機で，ただいま同基地で要員の飛行および整備訓練を実施中。第一陣は今年の中頃に空母部隊に配備される。

S-3Aは昨年2月に艦隊配備が行なわれて以来，ロッキードのバーバンク工場で月産4機のペースで生産されており，要員の訓練をまって順次実戦部隊に配属される。

勢ぞろいした S-3A

北国のファントムと栄光

第２航空団　千歳基地
JASDF No.2 KOKUDAN, Chitose AFB.

冬訓練飛行に出発するF-4EJ。千歳基地の様な北国へF-4が配備されたのは、日本ではもちろん初めてのことであり、同飛行隊ではこの冬F-4EJの冬季運用試験も行なっている。

F-4EJs ready to start for winter training flights.

訓練を終え、ドラッグシュートを引いて着陸したF-4EJファントム。飛行訓練は主に空対空射撃が行なわれている。

第203飛行隊

エプロンで出発準備中のF-104J。千歳基地には第201、203の2個のF-104飛行隊が配備されていたが、昨年10月の第302飛行隊の誕生により、第201飛行隊は閉隊された。
F-104J, soon to be replaced by the F-4EJ.

1月24日に行なわれた救難訓練で、大型クレーンにつり上げられるF-4EJ。

訓練飛行を終えて着陸したF-104J栄光。

訓練飛行に出発前、エプロンで各部のチェックをするF-104。翼下に装備しているのは2.75インチロケット弾が19発装備できるロケット弾ポッド。
Note the rocket pod capable of accomdating nineteen 2.75-inch rockets.

709
36-8513
513

“ジャイアント・ボイス’74” の

KC-135A tankers on “GIANT VOICE 1974” (Photo by Inter-Air Press)

去る11月10〜18日にわたって、ルイジアナ州バークスデール空軍基地で開かれた米戦略航空軍団の爆撃／航空競技会“ジャイアント・ボイス1974”に参加したKC-135給油機。KC-135は1959年度の競技会から参加している。写真上の機体は、ニューヨーク州プラッツバーグ基地から参加した第380爆撃連隊(380th BW)第380給油中隊(3

写真上と同じく第380給油飛行隊のKC-135A。同機のニックネームは“スピリット・オブ・カントリイ”。

KC-135

30th
ARS)の所属機。"フェアチャイルド・トロフィ"
を獲得した380BWのB-52を空中給油で支援した。
KC-135A (62-3554), 380th ARS/380th BW, Plattsburgh AFB, N.Y.

メイン州ローリング空軍基地から参加した第42爆撃連隊(42nd BW)第407空中給油飛行隊（407th ARS)のKC-135A。
KC-135A (63-7977), 407th ARS/42nd BW, Loring AFB, Maine.

写真上と下はノースカロライナ州セイモアジョンソン空軍基地から参加した第68爆撃連隊(68th BW)第911空中給油飛行隊(911th ARS)のKC-135A。

KC-135A (57-2591), 911th ARS/68th BW, Segmour-Johnson AFB, N.C.

カンサス州マッコーネル空軍基地から参加した第 384 空中給油連隊(384th ARW)第384給油飛行隊(384th ARS)の所属機。

KC-135A (63-7981), 384th ARS/384th ARW, McConnell AFB, Kans.

ふぉーとにゅーす

空戦機動試験を終えてエドワーズ基地に帰るYF-17。F-4およびスラット付F-4Eとの空戦テストの結果、YF-17は現在使用中の戦闘機の性能をはるかに上まわることがわかったがYF-16との軽量戦闘機競争試作ではおしくもやぶれた。編体飛行するのはYF-17の1、2号機とスラット付のF-4E。

アフリカの新興国ザイール共和国では、こ
のほどアメリカのセスナ社と契約して、15機
のモデル310を購入することになった。写真は
ウイチタ工場で行われた１番機の引渡式。

英海軍航空隊第 707ヘリコプター中隊の10周年記念のデモンストレーション飛行をするウエストランド・ウェセックス。先導機を操縦するのはチャールズ王子（大尉）である。

チュメニの北方、西シベリヤ一帯の石油や天然ガス開発が話題になっているが、写真はパイプライン建設のための資材の輸送に活躍するAn-22輸送機。(TASS)

左上およびこの写真はソビエト軍飛行学校におけるヘリコプターの訓練飛行。機種はMi-2が使用されている。(TASS)

1974年12月、モスクワとソマリーのモガデショーの間にアエロフロートのTu-154Aが就航した。写真はモガデショー空港のTu-154A。(TASS)

左ページ右上とこの写真は、タシケントの航空機整備工場で修理中のIl-62旅客機。(TASS)

ソビエトの軍飛行学校で、ヘリコプターの夜間飛行訓練中の学生たち。(TASS)

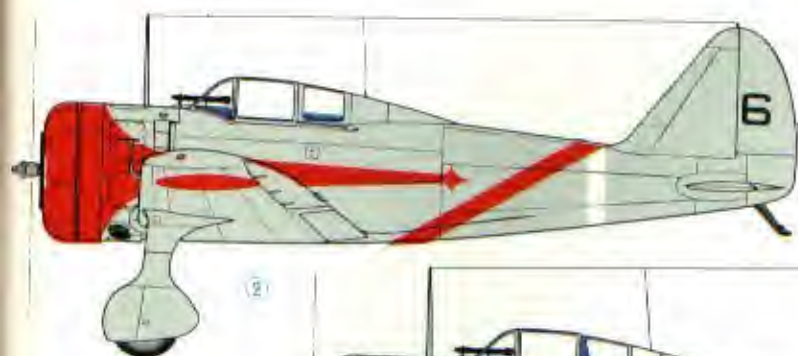
スナップだより 《最近のファントムたち》

横田基地に着陸する第232海兵戦闘飛行隊のF-4Jで以前の垂直尾翼を真赤に塗ったものから写真のようにあっさりした塗装に変わっている（昭島市　山内裕之）。

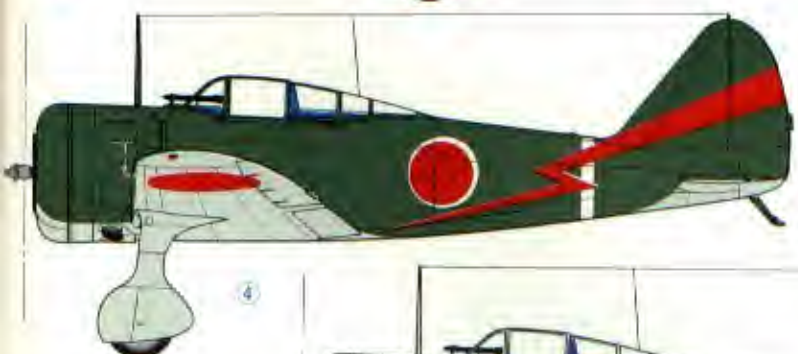
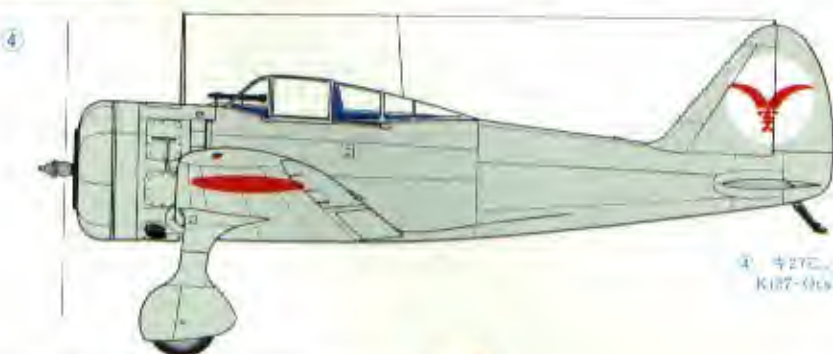
第8戦術戦闘連隊所属のF-4Dで、部隊が第3戦術戦闘連隊から変わったためテイルレターはUPからWPに変わった。1月下旬横田基地にて（昭島市　山内康夫）。

1月初め横田基地に飛来したテイルレターOSのF-4E。韓国に駐留する部隊のものと思われる（昭島市　山内康夫）。

NAKAJIMA/ARMY TYPE 97 FIGHTER (Ki27

①

① キ27甲、飛行第64戦隊第2中隊
Ki27-Ko, 2nd CHUTAI, 64th HIKO-SENTAI

②

② キ27乙、独立飛行第10戦隊第2中隊
Ki27-Otsu, 2nd CHUTAI, 10th Independent HIKO-SENTAI

③

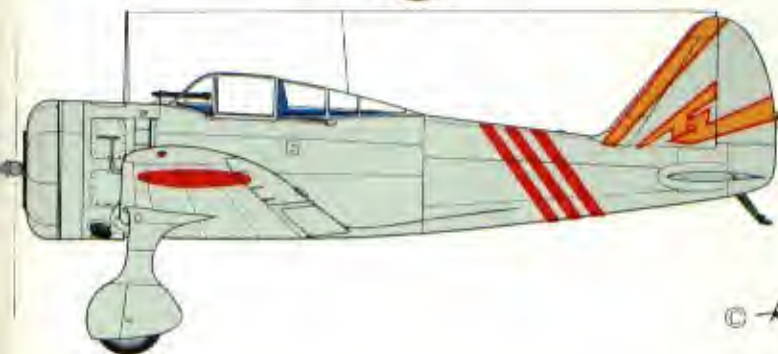
③ キ27乙、飛行第50戦隊 中隊
Ki27-Otsu, 50th HIKO-SENTAI

④

④ キ27乙、所属不明
Ki27-Otsu, Unit unknown.

⑤

⑤ キ27乙、飛行第85戦隊第3中隊
Ki27-Otsu, 3rd CHUTAI, 85th HIKO-SENTAI

B-17F of 365th BS, 381st BG, 29 Sept. 1943.

ボーイング B-17 フライングフォートレス

BOEING B-17 FLYING FORTRESS

〔上〕スピットファイア5Bの護衛をうけてドイツ爆撃に向うB-17F。第381爆撃大隊(381st BG)第365爆撃中隊(365th BS)の所属機。攻撃目標はまだかなりの距離だが，機首の銃手も厳戒態勢。B-17Fは前後・両側・上下方9ヵ所に合計16挺という強力な防御火器を持ち，味方戦闘機の援護なしでも，敵戦闘機の攻撃をかわすことができた。写真は1943年9月29日の撮影。

B-17F over Kreigsmarine Werft, Kiel, July 1943.

〔上〕ドイツの軍港キールを爆撃中のB-17F。〔下〕イタリアのビテルボ飛行場攻撃に向う第15空軍のB-17F。1943年7月29日の撮影。B-17Fは，緒戦に太平洋方面で使われたB-17Dの戦訓をとり入れて改造したもので，1942年5月30日に1号機が初飛行，全部で2,300機が生産された。F型の後期のものは，欧州戦線の戦訓で，さらに機銃の増強，燃料タンクの増設などの改造をしている。

ボーイングB-17フライングフォートレス

Boeing B-17 Flying Fortress

中隊（316thBS）のマーキングで、同中隊は第317、318、399各爆撃中隊とともに第88爆撃大隊（88thBG）の傘下であり、アメリカ国内の配備であった。〔下〕地上で整備中のB-17Gのロング・ショット。イタリア方面に配属された第15空軍第97爆撃大隊（97th BG）所属機。

▲ B-17F Flying Fortresses of ...

↑B-17F of 99th BG, 15AF, Nov. 1943.

〔上〕地中海の明びな風光の海岸線をバックに飛行するB-17F。イタリア南部を基地とした第15空軍第99爆撃大隊（99th BG）の所属機で，ツーリンのボール・ベアリング工場の爆撃に向うところ。同工場はドイツ占領下のイタリアでただひとつ残ったボーリング工場。この日，1943年11月8日，B-17F大編隊の爆撃で壊滅した。

〔下〕これも爆撃を終えて帰投した第15空軍第99爆撃大隊のB-17F。砂じんのように見えるが，滑走路にできた水たまりに突っ込んで，水しぶきをあげて着陸するところという。上と同じく1943年秋の撮影。

↓B-17F of 15AF plows her path over the watery runway.

⬇B-17G of 533rd BS, 381st BG, 8th AF.

［下］進撃する第８空軍第381爆撃大隊(381st BG)，第533爆撃中隊(533rd BS)のB-17G。B-17が初めてドイツ本土に進攻したのは1943年１月27日。ウイルヘルムスハーフェンを攻撃した第８空軍のB-17F型であった。その後８月17日のシュベンフルト工場に対する第１次攻撃，10月14日の第２次攻撃とB-17Fによる大規模な攻撃が行なわれたが，ともに喪失機約60機と損害も大きかった(出撃機は第１次・376機，第２次・291機)。この戦訓にもとずいて改造されたのが，機首下面に砲塔をつけた写真のG型である。

B-17Gs of 323rd BS, 91st BG, 8th AF in formation flight over England.

Evacuation drill. A life raft has been launched from the ditching B-17.

Crew members of B-17

（左）イギリス本土上空を飛行中のB-17G。英国ケンブリッジシャー州のバッシングボーンを基地にドイツ爆撃に活躍した第8空軍第91爆撃大隊(91stBG)第323中隊(323rdBS)の所属機。

（上）B-17による不時着の訓練。飛行不能となった1機を使って，海上への不時着水を想定，救命いかだをひき出したところ。非常脱出口からとび出した乗員の1人が，機体にぶらさがっている。

（右）ピストのB-17Gにジープで運ばれる乗員たち。B-17の乗員は，正・副操縦士と爆撃手に無線士，機銃の射手が5人と全部で9人。まさにいちれんたくしょうの仲間たちである。

⬆B-17G of 346th BS, 99th BG.

〔上〕東部戦線の爆撃に駆り出されたB-17G。第15空軍第99爆撃大隊(99th BG)第346爆撃中隊(346th BS)の所属機。遠くに直掩のP-51ムスタングが見える。機首の"あご"に12.7mm機銃2挺の砲塔をつけたB-17Gは1943年末にヨーロッパ戦線にデビュー，終戦まで使われており，1944年3月4日，米陸軍機として初めてベルリンに一撃を加えたのもこのB-17Gであった。B-17のバリエーションのなかではもっとも多く作られ，ボーイングのほかダグラス，ロッキード・ベガで総計8,680機という大量が生産されている。

〔下〕オーストリアからドイツへの鉄道輸送の拠点攻撃に出撃する第15空軍第97爆撃大隊(97th BG)のB-17G。1945年3月の撮影で，この爆撃でドイツへの鉄道補給路は崩壊した。

⬇B-17G of 97th BG, 15AF bomb runs over rail yard Graz, Austria.

⬆⬇B-17H of 6th Emergency Reserve Sqdn Philippine June 1945.

〔上・下〕B-17は各種の特殊任務に使われたが，これもその一つで，機首下部の砲塔の部分に捜索レーダーを付け，胴体下に救助用のボートを装備した救難用のB-17H。大戦末期にB-17Gの約130機がこのB-17HとTB-7H（救難訓練機）に改造される計画がたてられたが，実際に引渡されたのは数10機であった。海上に不時着した乗員の救助用に作られたもので，同機はのちにSB-17Gと呼ばれている。写真は第6救難予備中隊（6th ERS）に配備された1機で，1945年7月27日，フイリピンのルソン島フロリダ・ブランカ飛行場で撮影。

JAPANESE NAVY AIRCRAFT IN WWII

1/32・1/72・1/144 SCALE KIT

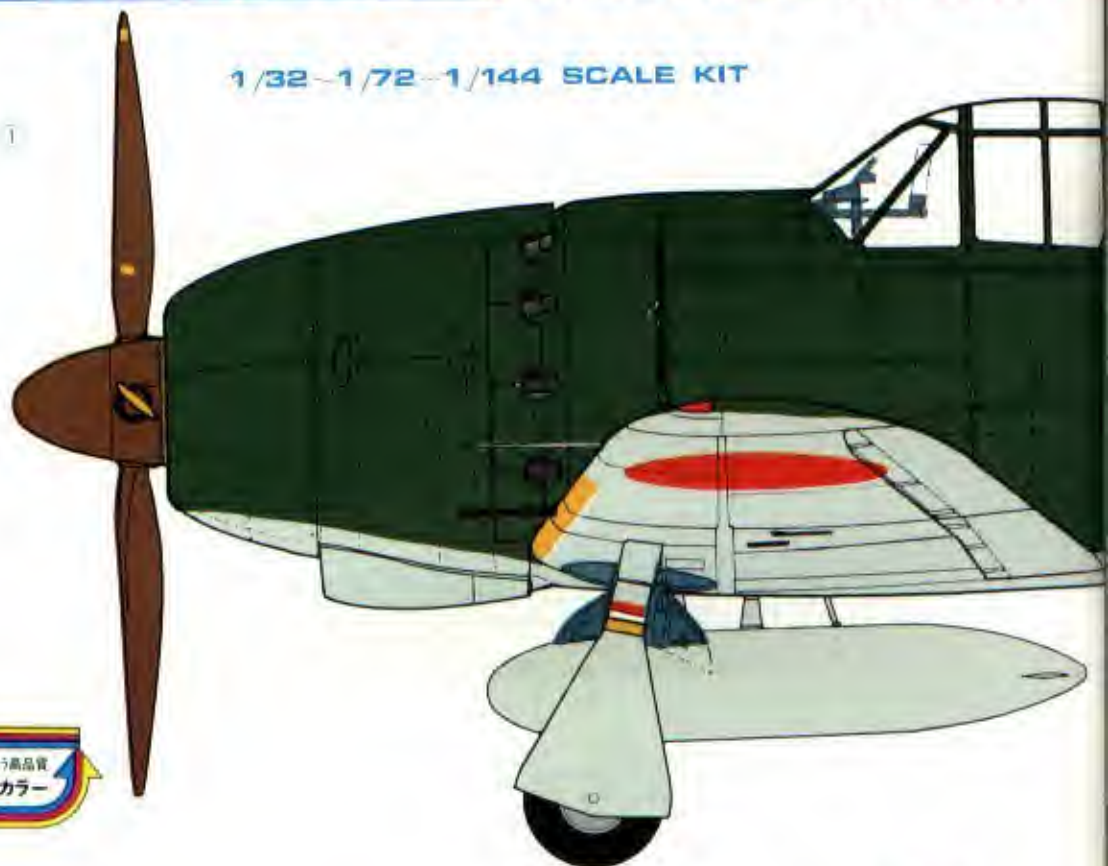
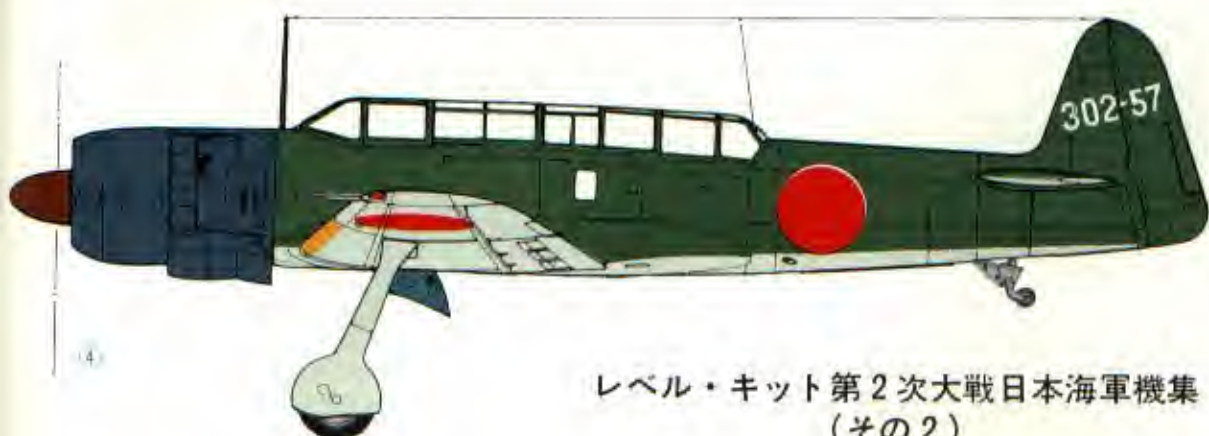
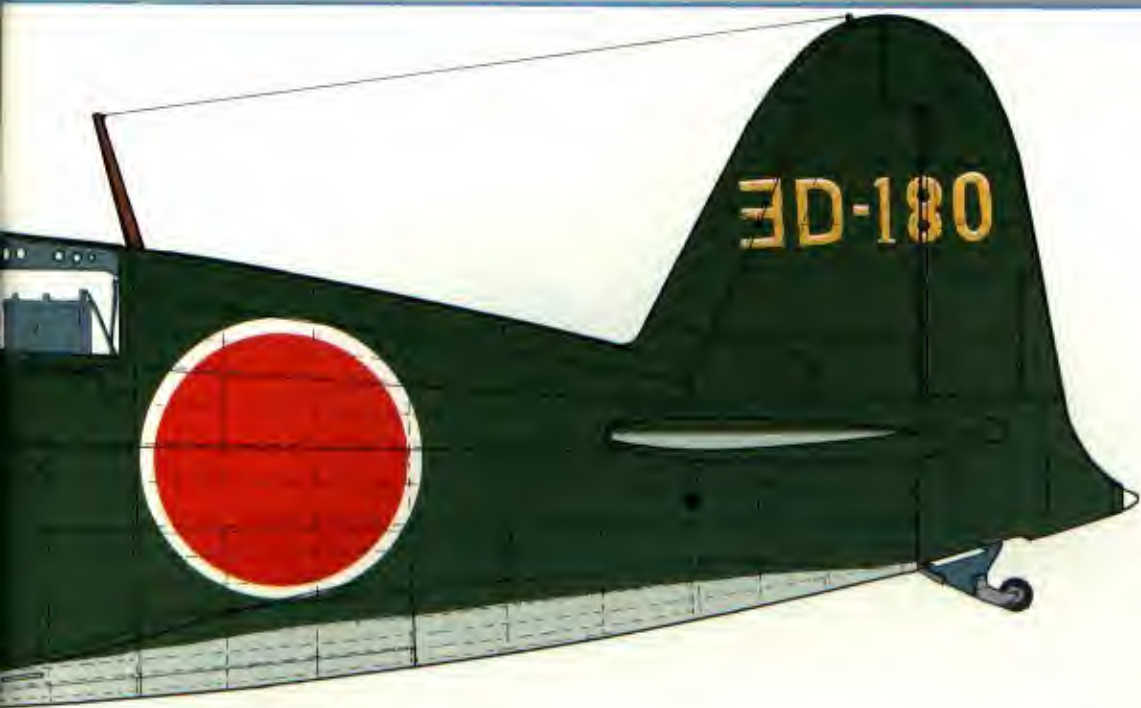
①

原料が違う高品質
レベルカラー

②

343-18

③

343-15

レベル・キット第２次大戦日本海軍機集（その２）

ハイモデリングのための
レベル資料集

第2次大戦　日本海軍機集（2）

JAPANESE NAVY AIRCRAFT IN WWII (Part 2)

レベルから発売されている，旧日本海軍機キットご紹介（その2）です。零戦21型1/144と52型1/32，紫電と紫電改は1/144で発売中。デラックス版の雷電21型は1/32と1/144，1/72では銀河，月光。1/144のシリーズの97艦攻に99艦爆，彗星，彩雲と代表機がそろっています。

☆キットの紹介☆

図①　航ファ74年12月号と75年1月号の折込み図面を参考にして，レベルの1/32雷電21型を改造すると，図のように31型を作ることができる。風防前の胴体を内側へプラ材やパテ盛りをしておいてから折込み図面に示す断面形に削り，風防は多少無理はあるがワクの記入を図のようにすることで一応31型に改装することが可能。さらに機首下の空気取入口を小さくすれば33型にすることもできる。33型の武装は20ミリのものと30ミリ装備があり，キットの20ミリのままでもOKという改造法もある。

図②　1/144のほかに1/32で現在開発中のキットがある紫電11型甲，翼および胴体下面は明灰白色㉟の塗装。

図③　1/144キットがある紫電改，有名な343航空隊の所属機で分隊長機と推定される機体，残念ながら機体番号は不明，この機体も胴体下面が明灰白色，胴体の赤帯はラフタッチである。

図④　302航空隊所属の彩雲，機首は黒の半つや消し，図①②③④とも機体上面は濃緑色⑮，下面は明灰白色㉟の標準塗装で，主翼前縁が黄橙色㊳，スピナは銀またはレッドブラウン㊶，機体内部は青竹色㊼である。

図⑤の月光は機体全面が黒のつや消し㉝でエンジンからリングは黒の半つや消し，日の丸は全部白ふちなしとなっている。

（イラストと解説・橋本喜久男）

← 艦上偵察機"彩雲"増加試作第14号機で，尾翼の記号「コ」は航空廠を示す。
14th prototype of C6N1 SAIUN

↑ 夜間戦闘機"月光"11型。横須賀航空隊所属機。
J1N1 GEKKO of Yokosuka KOKUTAI.

Continued from the Koku Fan, October 1974, the illustrator is pleased to take up major Japanese Naval aircraft kits produced by Revell. Now on sale are the ZERO Model 21 in 1/144 and Model 52 in 1/32; the SHIDEN and SHIDEN-KAI in 1/144; the RAIDEN Model 21 in 1/32 and 1/144; the GINGA and the GEKKO in 1/72; and Type 97 Carrier Bomber, Type 99 Carrier Bomber, SUISEI, and SAIUN in the 1/144 series.

KIT :

Fig. 1. The RAIDEN Model 21 in 1/32 scale is an excellent finish. You can remodel it into the Model 31. Refer to the "foldout drawings" (Part 1 & 2) appearing on the Koku Fan, December 1974 and January 1975. Main points are the nose shape, just before the windshield, and the windshield frame. Drawings appearing on the Koku Fan December 1974 will give you good references. It is possible to make this shape by applying putty inside and then cutting the surface as instructed in the drawings.

You can also change the Model 31 to the Model 33 easily by making the air intake smaller. The Model 33 armament was 20 mm or 30 mm cannon. Therefore, you can apply the 20 mm cannon of the kit to the remodeled Model 33 without any amendment.

Fig. 2. This is the SHIDEN Model 11-Ko by the 1/144 kit. The 1/32 kit is now under development at the Revell plant. The wing and under-surfaces of the fuselage are light gray, Revell Color 35.

Fig. 3. SHIDEN-KAI in 1/144. This is the aircraft supposed to have been the Buntaicho's (divisional officer) belonging to the well-known 343rd Kokutai (Naval Air Group). The aircraft number is not known. The fuselage under-surfaces are light gray. Painting touch of the red band on the fuselage is rather tough.

Fig. 4. Illustrated here is the SAIUN of the 302nd NGA. The nose is non-glare black. Aircraft, Figures 1 through 4, are in the Naval standard painting scheme: light gray (RC-35) under-surfaces, orange (RC-35) leading edges, silver or red brown (RC-41) spinner, and malachite green (RC-57) interior.

Fig. 5. The GEKKO illustrated here is wholly nonglare black (RC-33), with the semi-non-glare engine cowling. The national insignia, Hinomaru, have not white hem.

(Illustration and commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color for Japanese Naval Aircraft:

1	White	8	Silver
15	Dark green	35	Light gray
33	Non-glare black	58	Orange
57	Malachite green	28	Black iron
41	Red brown	5	Blue

日本海軍機の塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	⑧シルバー
⑮濃緑色	㉟明灰白色
㉝黒つや消し	(58)黄橙色
(57)青竹色	㉘黒鉄色
㊶レッドブラウン	⑤ブルー

J2M3 RAIDEN of 2nd Gensan KOKUTAI

雷電21型（J2M3）昭和19年8月に開隊した2代目の元山航空隊所属機

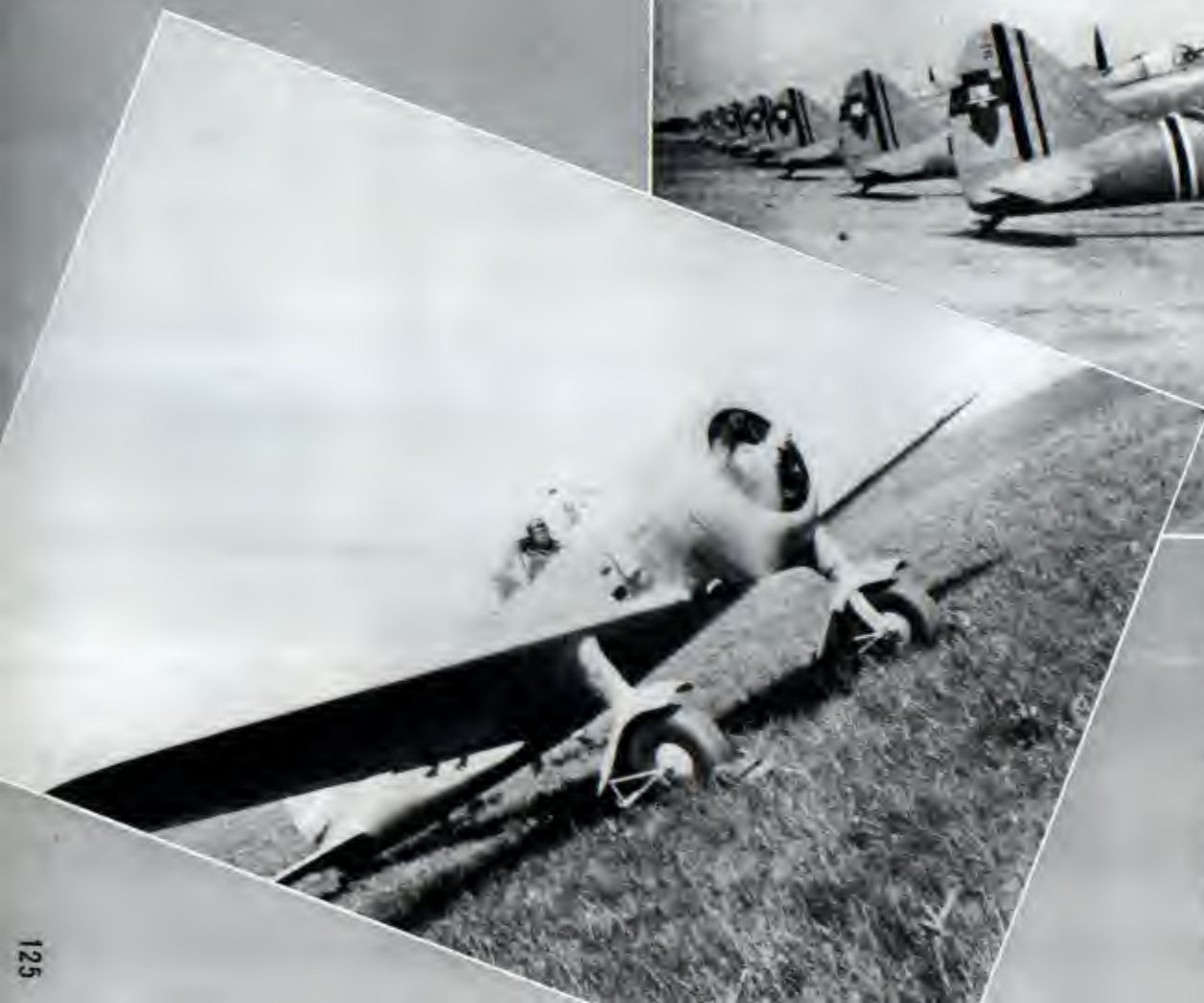
中島97式戦闘機

Ki27-Otsu in dogfight maneuvering, photo taken through gun-camera of Ki21 bomber. Hamamatsu Army Flying School, 1939.

［前ページ］97式重爆の写真鏡に映った97式戦闘機の珍らしいスナップ。昭和14年9月、浜松陸軍飛行学校における重爆の対戦闘機攻撃訓練のときのもの。

小まわりのきく運動性、ともえ戦に持ち込めば負けを知らなかった世界的な傑作軽戦97式戦闘機。固定脚だが最大速度は460km/h。ノモンハン事件におけるソ連のイ-15、イ-16相手の活躍はご承知のところ。中国大陸で戦いぬき、太平洋戦の緒戦でも、マレー方面に派遣された同機は、1式戦隼が到着するまで米英機を相手に一歩もゆずらず奮戦した。

←→ Ki27-Otsu, unit unknown

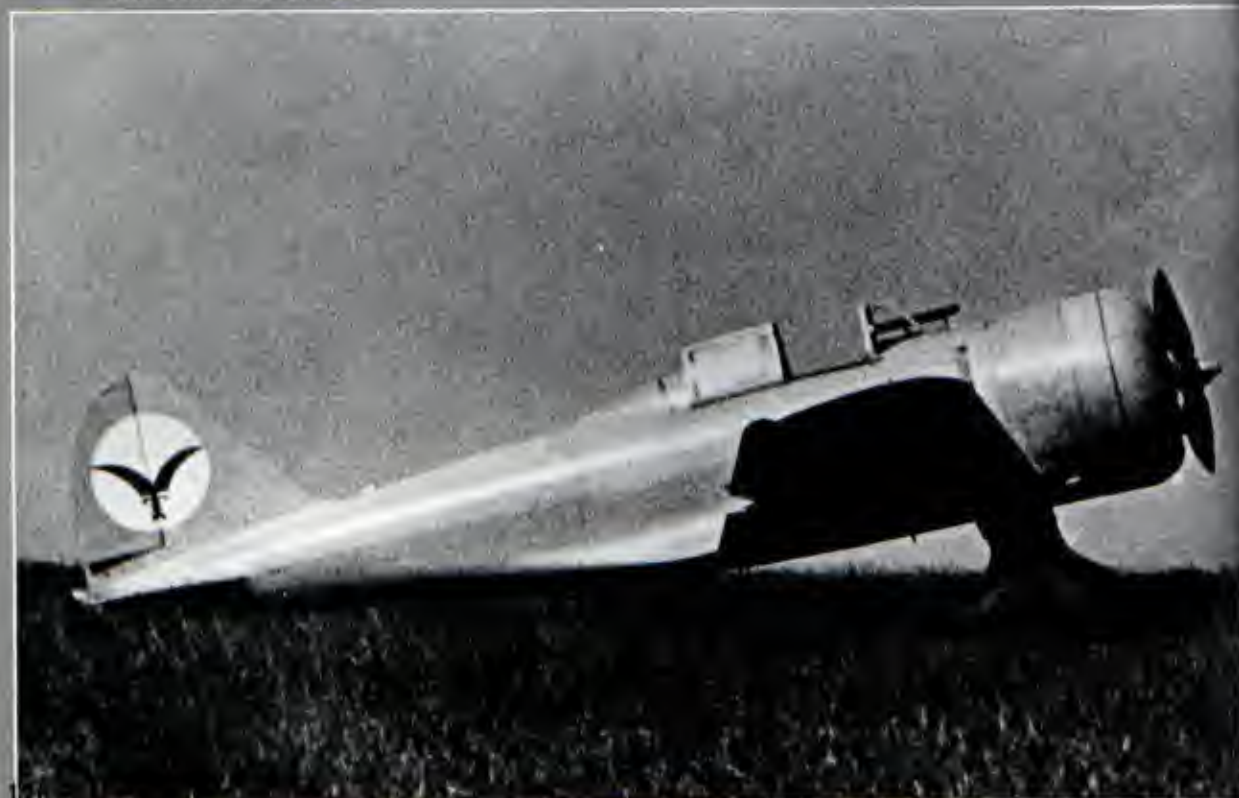
⬇ Ki27 fitted with low-pressure tires, Air Crew Training Unit, Heianchin, Manchuria, Aug. 1939. Ki27 Army fighters in Manchuria used specially made tires or skis in snowfall.

97式戦闘機には前期生産型の甲型と風防の後部まで透明風防に改造した後期生産型の乙型があったが、今回紹介するのはすべて乙型である。前ページと上の列線に並んだ97戦は、尾翼に変ったマークをつけているが、所属部隊は不明。読者のなかでおわかりの方はご一報下さい。97戦は固定脚の車輪をおおう無駄のない形のスパッツが特徴であるが、写真の機体では、それをはずしている。

写真左は満州（中国東北）平安鎮における97式戦闘機。軟地用の径が大きくて厚い低圧タイヤを装備した機体で、特製の車輪カバーをつけているのに注意。主翼の付根には照明用器具を付けている。平安鎮航空要員教育隊の所属機で、ノモンハン事件最中の昭和14年夏ごろの撮影。平安鎮の飛行場は自然のままの荒地で、低圧タイヤが威力を発揮した。軟い荒地や軽い雪のときは低圧タイヤを使ったが、積雪が5－6センチを超えると満州の97戦は橇をつけて飛んだ。

↑ Ki27-Otsu of Manchukuo Air Force

写真上は満州国軍飛行隊が装備した97式戦闘機乙型。同飛行隊は日本軍の支援のもとに満州国防空のために昭和13年（1938年）に創設され、主力の97戦のほかに、98直協、97軽爆、98軽爆などを装備した。写真の「護国安東参號」機は満蒙人からの献納機である。

写真下も同じく97式戦闘機の乙型で、いかにも軽ろやかなプロフィル。尾翼に珍らしいマークを付けているが、これも所属は不明。107ページの第4図にこのマークを再現してありますが、所属部隊のおわかりの方はお知らせ下さい。

↓ Ki27-Otsu, unit unknown

↑ Ki27-Otsu, Jogai Air Field, Nangking, China, Aug. 1943.

写真上は昭和18年夏、中国の南京城外飛行場で撮影した97式戦闘機乙型。満州から移動の途中に立ち寄ったもので、これも所属部隊は不明である。
写真下は南京航空廠が保有していた97式戦乙型の1機。まだら迷彩の変った塗装で、日の丸も白ぶちつき。写真は昭和18年夏、第8直協飛行隊が、パイロット教育のために航空廠から一時借用したときに撮影したもの。

↓ Ki27-Otsu of Nangking Air Armory, Aug. 1943.

未発表海軍機写真集

A6M2 ZERO fighters of 3rd KOKUTAI, stationed at Amboina Island Air Field, Autumn 1942.

〔上・下〕ニューギニアの西方、マルク諸島のアンボン島基地に待機する零戦21型。開戦と同時に台湾からフィリピンのイバ、クラーク飛行場を攻撃、ダバオからセレベスへ進出してチモール島クーパン方面の制空にあたった第3航空隊の所属機。写真は昭和17年秋、ガダルカナル島攻防戦が展開されていたころのアンボン基地で、同航空隊の一部はガ島作戦参加のためにラバウルに進出した。上の写真後方には96陸攻もうつっている。零戦は操縦席に覆いをかけて待機中。

〔右〕終戦と同時に九州の大村基地に集められた海軍機。左から3機が零戦52型、中央に液冷エンジンを積んだ"彗星"艦爆。その右はふたたび零戦52型で、右端に見えているのは"月光"23型。"月光"の操縦席後方には2門の斜め銃が見える。いずれもプロペラをはずされており、風防部分には一部痛みが見られるが、良好な状態の各機である。昭和20年10月4日、進駐してきた米海兵隊が撮影したもの。

➡ Several Navy planes just after the war. From left to right: A6M5 ZERO fighters (three), D4Y2 SUISEI carrier bomber, A6M5 ZERO and J1N3 GEKKO night fighter with two 20 mm cannons obliquely mounted behind cockpit. Omura Air Base, Kyushu, 4 Oct. 1945.

〔左〕局地戦闘機"紫電"。写真の機体は増加試作機の６号機で、排気管の配列などが、初期の試作機とは異なり、量産機と同じように改修されている。本機の側面からのスナップは珍らしい。尾翼のコは航空廠の略、Ｋ２Ｊ-６は増加試作機（紫電21型）の６号機を示す。機体の塗装は操縦席前方が反射止めの黒で、ほかは全面オレンジの試作機の塗色。

〔下〕これも終戦時の大村基地ハンガー。左手に"彗星"、中央手前と右手の尾部は"紫電"。後方に零式輸送機の後期型と機作練"白菊"が映っている。これもＦ４Ｕコルセアで進駐した米海兵隊員が昭和20年９月25日に撮影したもの。

← No. 6 machine of NIK2-J

↓ D4Y2 SUISEI, NIK1-J SHIDEN and L2D3 transport plane at Omura Air Base, 25 Sept. 1945.

No.1 prototype of Kyushu 18-shi interceptor SHINDEN (J7W1) in the factory of Kyushu Hikoki, 10 Oct., 1945

（上・下）わが国で唯1機作られた推進式の先尾翼戦闘機"震電"。九州飛行機が局地戦闘機として大戦後半の昭和19年6月に試作を開始。1年後の昭和20年夏に試作第1号機が完成。終戦までに2回の試験飛行を行なったが、いずれも脚を出したままの飛行であった。設計では最大速度750km/h、8,000mまで10分40秒、実用上昇限12,000mという高性能。完成したのは1号機1機のみで、九州飛行機の野心作は、ついに実力を確認されずに終った。写真は終戦時に米軍へ引渡すために工場内で改修中のときのもので、昭和20年10月10日の撮影。機体は暗緑色の迷彩塗装。白く見えるのは改修で交換された外板。同機は空母に積まれて米本土へ運ばれている。

ドイツ軍用機写真集 ⑨

HEINKEL HE111

ハインケル He111

前号の特集につづいて、ふたたびドイツ空軍の優雅な流線形の中型爆撃機ハインケルHe111をこの欄で採りあげることにしよう。前ページ上は550-lb爆弾を抱いて攻撃に向うHe111H-16。同下は爆弾倉を開いて110-lb爆弾の投下。爆弾倉は操縦席のすぐうしろで、爆弾は尾部を下にして胴体両側に垂直に並べて格納した。爆弾の列の間は通路で、操縦席と後方を連絡した。He111Hの乗員は通常5名。攻撃目標地点でもっともいそがしく立ちまわるのはパイロットの右側に坐る航法兼爆撃手。投下地点ではかがみ込んで爆撃照準のねらいをつけ、敵機が来襲すると機首の銃手もかねる。

左上は密接した戦闘体形の編隊を組んで進撃するHe111H-16。大戦初期のころは、こうしたかたい編隊で防御火器の火網を構成すると、敵戦闘機に充分太刀打ちできると信じられていた。手前のエンジンナセル・カバー上に4本のすじ状に見えるのは滑油タンクの冷却口。左下写真は誘導されるHe111 H、下は出動前のブリーフィング。He111H-16は、7.9mmMG15機銃を機首に2挺、背部と胴体両側、ゴンドラ後方に各1挺、ゴンドラ前方に20mm MGFFを1門のほか尾部にMG15を1挺追加装備した機体もあったが、スピットの攻勢をかわすことはできなかった。

写真上は"ちぎれ雲の海"の上を進撃するHe111H。機首の風防越しに撮影したもので、中央に、機首先端に装備したMG15機銃が映っている。この機銃は、不要の場合には、左側の席につくパイロットの視界を妨げないようにマウントを右側に寄せ、銃身を上下方に倒して飛んだ。

He111の機首は広い視界を得るために透明風防でおおわれているが、まるで曲面ガラスのトンネルで、鏡のように反射し、パイロットにとって視界はむしろ悪かった。特に前方は見にくく、着陸滑走の際には、パイロットは座席を高くあ[illegible]を出して操縦した。He111が敵の戦闘機に弱かったのは、この身さそうで悪い視界も一因をなしていた。

写真右は胴体下ゴンドラの銃座に乗り込む射手。対空砲火をまともに受け、うつぶせに銃をかまえるゴンドラ。乗員たちは"死のベッド"とも呼んだ。

グラマン　アベンジャー艦攻

《続》

2次大戦のアメリカ軍用機 ⑨

GRUMMAN AVENGER

TBM-1C of VT-2 approaching her home deck, USS HORNET

〔上〕アレスター・フックをおろして，着艦復行をするＴＢＭ-1Cアベンジャー。空母ホーネットに配属されていた第２航空大隊第２雷撃中隊（ＶＴ-2）の所属機。1944年６月，マリアナ方面で作戦中のシーン。〔下〕硫黄島の飛行場をパトロールに発進する海兵隊のＴＢＭ-3。1945年３月10日の撮影で，飛行場占領とともにいち早く進駐した海兵第４師団傘下のアベンジャー。地上部隊は壕にたてこもる日本軍と戦闘を続行中である。

Marine TBM-3 takes off from dusty airstrip, Iwo Jima, 10－14, Mar. 1945.

USMC TBM-3 and Task Force 58, Mariana, 15 Jul. 1945.

〔上〕これもマリアナ進攻作戦に出動した海兵隊のＴＢＭ-3。海上を遊よく中の艦艇は第58機動部隊の各艦。1944年６月15日の撮影で、ちょうどこの日、米軍はサイパン島への上陸を開始した。アベンジャーが実戦に参加したのは1942年６月初め、ミッドウェイ海戦の最中であった。６月４日に初出撃した第８雷撃中隊（ＶＴ-８）のＴＢＦ-１　６機は、５機が撃墜され、１機がかろうじて帰投した。みじめなデビューであったが、まもなく旧式化したＴＢＤデバステータに代って米海軍の主力艦攻となり、終戦10年後の1954年まで各種の任務に使われている。〔下〕沖縄に爆弾を落す海兵隊のＴＢＭ-3。投下しているのは500ポンド爆弾。ＴＢＭ-3は爆弾倉に2,000ポンドまでの爆弾／魚雷を積むことができた。主翼下に白く見えるのはレーダー・ユニット。1945年６月の撮影。

USMC's TBM-3 dropping two 500 lb bombs over Okinawa, June. 1945.

エアラインの翼

Wings of Air France

エール　フランス

現在のエール・フランス（Air　France）が設立されたのは1933年10月。1次大戦後創業を開始したCMA（Cie des Messageries Aériennes）やラテコエール（Latécoere）といったフランスの航空輸送のパイオニアを統合して発足した航空会社である。今回はその航空輸送のパイオニアの一つ、ファルマンF-60ゴリアスを紹介することにしよう。

F-60ゴリアスは1918年に1号機が初飛行，約60機が作られ、欧州のエアライン各社で10年近く使われている。1次大戦の爆撃機の流れをひいて、角ばった外形が特徴。1919年2月8日、パリからロンドンへ初めて旅客（軍人11人と乗客1人）を運んだのもこのゴリアスで、同年3月末からはCMAのパリ／ブラッセル間週1便の定期路線に就役している。

Farman F.60 Goliath.

ファルマンF.60ゴリアスはサルムソンCM9（星型9気筒、260馬力）エンジン2基を搭載、全幅26.50m、全長14.33m、翼面積161m²、全備重量4,770kg,巡航速度120 km／h（高度2,000m）、航続距離400m、乗員2名、乗客12人乗り。

（上）1964年ごろのクラーク基地のエプロン。ラオス危機につづいて、ベトナム状勢の雲ゆきがあやしくなり、クラークの第13空軍はこの2年前の1962年にタイに分遣隊を送って[illegible]写真ではその後方基地にふさわしく、C-50，C-121，C-123，UF-1，B-4[illegible]，C-54など各種の支援機が翼をならべている。後方は雲を抱いた双子の霊峰アラヤットとパンパン山。

↓ Sikorsky H-5G at Clark AB, 1951.

↓ C-118A of 20th Operations Squadron

Clark AB flight-line, 1964.

クラークフィールドの50年(4)

(左中)1951年ごろに基地の救難航空隊に配備されていたシコルスキH-5Gヘリ。H-5は米陸軍空軍で航空救難に使われた最初のヘリコプタ。1948年までR記号をつけていたが、同年6月にH記号に改称された。G型は39機が作られ、1948年から装備されている。

(左下)朝鮮動乱ぼっ発の翌年、1951年から5年間、米空軍の輸送航空隊で使われたダグラスC-118A。ご承知のように同機はDC-6の軍用型。全部で101機が空軍に装備されて前線への輸送に活躍した。写真の機体は第20オペレーション飛行隊の所属機である。

(下)アラート・ハンガーのF-102A。1966年の撮影で、このころ基地の主力部隊は第405戦闘航空団で、その傘下の第509迎撃飛行隊のF-102Aと第523戦術戦闘飛行隊のF-4Cが基地の防空を担当していた。

F-102A of 509th FIS, 1966.

Fly-over at Clark AB: B-57Bs of 8th TBS; F-4Cs of 509th FIS and T-33s of 6200th ABW, 1968.

(上)クラークフィールドの空を圧する第405戦闘航空団(405FW)の名機。左からF-102A，T-33，B-57B，F-4Cの4機編隊である。ベトナム戦が激化した1968年の撮影である。T-33は第6200基地航空団(6200th ABW)の所属機である。

B-57Bs of 8th Tactical Bombs Squadron, 1968.

(上)クラークを後方基地にしてベトナム戦に参加したB-57B，第8戦術爆撃飛行隊(8th TBS)の所属機。これも1968年の撮影である。(下)ベトナム戦で観測支援に使われたEC-47N，1969年，クラークのエプロンにて。

EC-47N at Clark AB, 1969.

F-100B of 510th Fighter Squadron, Clark AB, 1965.

〔上〕発進準備中のF-100D。地上整備員が主翼下増槽の安全ピンをはずしている。第510戦闘飛行隊の所属機で、1965年の撮影。このころ、クラークの第405戦闘航空団は、迎撃機としてF-102とF-4Cのほか戦術支援機として旧式のF-100D戦闘爆撃機を保有していた。そのほかベトナム戦用に臨時に派遣されたB-57B、さらにT-39、T-33、C-118、C-47の各機が405航空団の麾下にあって、この1965年以後の数年間は、ベトナム戦の激化にともなってクラークがもっとも活況をていした時期である。〔下〕は第523戦術戦闘飛行隊のF-4D。

〔右〕フィリピン空軍に配備されたHU-16アルバトロス。同空軍は現在でも同機を4機保有している。

HU-16B of Philippine AF.

F-4D of 523rd TFS.